



06-7848200
nyheter@vasabladet.fi

Församlingsvalet hålls i dag

I dag klockan 11 öppnar vallokaler för församlingsvalet. Då har alla 16 år fyllda församlingsmedlemmar (de som hör till kyrkan) möjlighet att rösta. Vallokalerna stänger klockan 20.

I församlingsvalet väljs församlingarnas beslutsfattare för de kommande fyra åren. I självständiga församlingar ordnas ett val till kyrkofullmäktige. Om församlingen är en del av en samfällighet (vilket bland annat gäller församlingarna i Korsholm) ordnas två val: ett till samfällighetens gemensamma kyrkofullmäktige och ett till församlingens egna församlingsråd.

Församlingarnas förtroendevalda fattar beslut om bland annat kyrkoskatt och församlingens budget, rekrytering och nya tjänster, hur församlingens lokaler ska användas och prioriteringar för församlingens verksamhet. De förtroendevalda får också vara med och välja vilka som ska delta i kyrkomötet där beslut som berör hela den evangelisk-lutherska kyrkan i Finland fattas.

De som inte velat vänta till valdagen har haft möjlighet att förhandsrösta. I många av landets större städer var det klart färre som förhandsröstade än senast, men i till exempel Närpes är valdeltagandet efter förhandsröstningen redan högre än i hela valet för fyra år sedan.

Församlingsvalet brukar inte få något speciellt högt valdeltagande. För fyra år sedan röstade 15,5 procent av de röstberättigade i hela landet och 15,7 procent i Borgå stift. Esse församling hade då landets tredje bästa valdeltagande med 40,9 procent. Också i Larsmo och Kaskö tog man sig klart över 30 procent.

Kandidatnomineringen har heller inte varit helt enkel, vilket lett till att man i vissa församlingar har sänjoväl.

Daniel Nissén

Församlingarna

- Kristinestads svenska och finska, Kaskö, Närpes, Korsnäs, Petalax, Malax, Bergö, Solf, Kvevlax, Replot, Korsholms svenska och finska, Vasa svenska och finska, Vörå, Nykarleby, Purmo, Esse, Pedersöre, Jakobstads svenska och finska, Terjärv, Nederveetil, Kronoby, Larsmo, Karleby svenska och finska.



"Megastar" är Tallinks senaste nyförvärv. Fartyget kostade 230 miljoner euro och drivs på LNG-gas. FOTO: LEHTIKUVA/TALLINK



Skiss över hur marinens nya korvetter kan komma att se ut. Fyra ska byggas under 2020–2027. FOTO: FÖRSVARSMAKTEN



Härnåret renoverades två av Tallink Siljas fartyg i Raumo. Sijja Serenade i docka 2015. FOTO: RMC



"Sjösättning" av Hammershus, den danska passagerarfärjan som är det senaste Raumbbyggda fartyget. FOTO: MOLSLINJEN

Raumo har kapacitet bygga Kvarkenfärjan

- Varvet i Raumo ser ut att få bygga en ny Tallinkfärja och fyra korvetter.
- Men kapacitet finns för ytterligare ett passagerarfartyg.

Före juli väntas beslutet komma om en helt ny färja för Wasalines linje mellan Vasa och Umeå.

Förhandlingarna pågår ännu med fyra varv, och ett är finländskt. Ingen har bekräftat att det rör sig om Rauma Marine Constructions i Raumo, men mycket talar för att så är fallet – bland annat deras lediga kapacitet.

Hösten har dock varit händelserik och RMC:s orderbok ser ut att kunna fyllas snabbt.

För en månad sedan skrev man på ett intentionsavtal med Tallink. Om allt går vägen ska nya "Tallink Shuttle" för Helsingforstrafiken planeras av RMC under nästa år med byggstart 2020 och leverans i slutet av 2021.

De positiva nyheten tar inte slut där. För tio dagar sedan skrev varvet på ett intentionsavtal med Försvarsmakten om fyra nya hypermoderna korvetter för marinens bevakning av de finska farvattnen.

Den första börjar byggas 2020, men projektet är långvarigt och leveranserna fördelade på flera år, varav den sista ska ske 2027.

Betyder det här att varvets fulla kapacitet är utnyttjad? Eller kunde man också bygga en Kvarkenfärja? RMC:s vd Jyrki Heinimaa:

–Kapaciteten skulle nog räcka. Rent teoretiskt skulle det fungera, säger han.

Håkan Enlund, försäljningsdirektör på RMC (och upp vuxen i Jakobstad) bekräftar att Kvarkenfärjan kunde vara intressant.

–Det skulle passa oss bra, säger En-



I somras färdigställdes danska Molslinjens nya fartyg. Skrovet svetsades ihop (bilden) i torrdockan i Raumo. FOTO: RAUMA MARINE CONSTRUCTIONS

Nya Kvarkenfärjan

- Beställs i december 2018. Börjar byggas år 2019. Levereras i april 2021.

- Ska ersätta nuvarande Wasa Express.

- Vasa stad och Umeå kommun är projektägare och kommer även att bära ett stort ekonomiskt ansvar. Staten deltar liksom EIB med lån.

- Färjan kommer att drivas med LNG-gas och ha miljövänliga, innovativa, lösningar.

lund som betonar att de två övriga projekten ännu inte är i hamn.

–Visst har vi firat med både kaffe och wienerbröd, men mycket arbete återstår innan skeppsbyggnadskontraktet är påskrivna. Det dröjer veckor eller månader ännu.

Projektet är väldigt olika. Tallink-

färjan är en bjässe med 2 800 passagerare och över 200 meters längd mot Kvarkenfärjans 800–900 passagerare och 150 meter. Priserna skiljer sig också markant: 250 miljoner euro mot Kvarkenfärjans beräknade 115 miljoner.

Kvarkenfärjan ska stå klar redan våren 2021. Tallinkfärjan först i slutet av 2021. Men de två fartygens skrov kunde börja svetsas ihop intill varandra i RMC:s torrdocka som är 260 meter lång och 85 meter bred.

–Vi kan samtidigt hantera två passagerarfartyg för Sverigetrafiken där, säger Jyrki Heinimaa.

Aven om RMC har börjat rekrytera mer personal så är organisationen liten. Senaste projektet, en dansk färja, sysselsatte som mest 350 personer men bara 50 av dem var egen personal. Verksamheten sköts alltså till stor del av inhyrda företag.

–Som mest har vi i Raumo jobbat med fyra passagerarfartyg samtidigt, men det har krävt att de är i

olika faser. När skroven är färdiga i torrdockan kan fartygen sjösättas. Arbetet fortsätter då vid kaj med inredning och slutmontering. Det är en kritisk fas då yrkesfolket är begränsat, säger Jyrki Heinimaa.

Hur rymms då marinens fartyg i ekvationen? De är inga bjässar som Tallinkfärjan, men med sina 105 meter blir de Finlands största örlogsfartyg någonsin.

Kan de byggas jämsides med de övriga?

–Av skäl som jag inte närmare kan gå in på är torrdockan inte nödvändigtvis den rätta platsen att bygga korvetterna, säger vd:n.

Det finns sannolikt flera arbetsmoment som av säkerhetsskäl inte kan utföras under bar himmel då främmande maktens spionsatelliter enkelt kunde fotografera dem.

Marcus Lilkvist

marcus.lilkvist@vasabladet.fi
06-7848 292